

# **Traditionelles Schifffahrtssessen des Nautischen Vereins zu Hamburg**

Festrede

***Hans-Joachim Otto MdB***

*Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Technologie  
Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft*

anlässlich

des traditionellen Schifffahrtssessen

des Nautischen Vereins zu Hamburg

am 01. Februar 2011

um 18:30 Uhr

Hotel Intercontinental, Hamburg

Es gilt das gesprochene Wort!

Sperrfrist: Beginn der Rede!

Sehr geehrter Herr Collet,  
sehr geehrte Frau Kapitän,  
sehr geehrte Damen und Herren,  
liebe Gäste!

"Steuermann! Lass die Wacht!" - so singen es feiernd die Matrosen an Bord des Norwegerschiffes im "Fliegenden Holländer" Richard Wagners.

Dieser Aufruf passt ohne Zweifel auf unser heutiges Schiffahrtessen.

Und welch eine Parallele: Richard Wagners "Fliegender Holländer" wurde im Gründungsjahr des Nautischen Vereins uraufgeführt.

Diese geschichtlichen Zusammenhänge und Wurzeln deuten für mich darauf hin, dass Nautiker auch zu feiern wissen.  
Ich freue mich auf den Abend!  
Danke für die Einladung!

Meine Damen und Herren,

Wir stehen am Anfang eines neuen Jahres.

Und auch dieses Jahr birgt große Herausforderungen.

Aber Deutschland hat bereits "die Segel gesetzt".  
Unser Land ist im internationalen Vergleich hervorragend aus der Krise herausgekommen.

So konnten wir im vergangenen Jahr ein Wirtschaftswachstum von 3,6% vorweisen. Die Beschäftigung hat mit 40,5 Millionen. Personen den höchsten Stand seit der Wiedervereinigung erreicht.

Das gibt auch der maritimen Wirtschaft Rückenwind. Das Jahr 2011 bietet hierfür hervorragende Aussichten. So soll der Welthandel um 7% ansteigen. Damit knüpft er an das durchschnittliche Niveau der Vorkrisenjahre an.

"Wagen wir die Dinge zu sehen, wie sie sind."

Das heißt für uns: positives auch mal positiv zu sehen!

Meine Damen und Herren,

die Oper "Der fliegende Holländer" spart sich ein Thema aus, das uns leider sehr bewegt: die Piraterie.

Über die Piraterie hört und liest man derzeit wieder verstärkt in der Presse.

So werden derzeit ungefähr 652 Seeleute als Geiseln von skrupellosen Piraten festgehalten. Allein im letzten Jahr gab es vor der somalischen Küste 231 Piratenüberfälle mit 72 Entführungen.

Die Ausrüstung der Piraten wird immer besser. Es droht eine Spirale, welche die Risiken, Gefahren und nicht zuletzt auch Kosten für Besatzung und Reeder immer größer werden lässt.

Der weltweite Handel, die Güterproduktion und die Versorgung der Konsumenten werden behindert. Circa 95% des interkontinentalen Warenaustausches werden über den Seeweg abgewickelt. Rund 90% des europäischen Außenhandels laufen über See.

Für eine exportorientierte Nation wie Deutschland ist eine reibungslose Seeschifffahrt nicht zuletzt aus diesen Gründen elementar!

Und die größte Sorge gilt vor allem den Seeleuten, die sich in Lebensgefahr begeben oder gar schon heute von Piraten festgehalten werden.

Piraterie ist dabei ein weltweites Phänomen.

Vor allem die Küstenregionen der dritten Welt sind betroffen.

Ursachen der Piraterie sind vor allem mangelnde Möglichkeiten dieser Staaten, kriminelle Übergriffe in ihren Ländern und vor ihren Küsten wirksam zu bekämpfen.

Nährboden hierfür sind aber auch Armut und Perspektivlosigkeit in der Bevölkerung.

Das langfristige Konzept der Bundesregierung sieht daher eine Vielzahl von Maßnahmen zur Stabilisierung dieser Regionen vor; auf der Ebene der EU und der Vereinten Nationen.

Aber auch mittel- und kurzfristig muss etwas getan werden.

Die Bundesregierung hat noch im Dezember letzten Jahres die "Atalanta- Mission" verlängert.

Aber es werden noch weitergehende Maßnahmen gefordert. Beispielsweise, dass bewaffnete hoheitliche Kräfte an Bord der Handelsschiffe sein sollen.

Was so einfach klingt, birgt jedoch eine Reihe von rechtlichen, aber auch logistischen Problemen.

Außerdem dürfen die Regelungen des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen und das Flaggenstaatsprinzip nicht übergangen werden.

So haben hoheitliche Kräfte zum Beispiel keine oder nur beschränkte Befugnisse bei Schiffen, die nicht unter deutscher Flagge fahren.

Zudem ist ein Einsatz deutscher Soldaten zum Schutz von Handelsschiffen außerhalb der Operation "Atalanta" nicht möglich.

Mit all diesen rechtlichen Hürden müssen sich die zuständigen Akteure befassen.

Ich hatte dazu bereits am 24. Januar eine ressortübergreifende Expertengruppe und Vertreter der Reeder und der Seeleute eingeladen. Weitere Treffen werden folgen.

Die dort beschlossenen Maßnahmen müssen nun rasch angegangen werden.

Ich denke dabei an Maßnahmen der Reeder, etwa die Optimierung technischer und operativer Sicherheitsvorkehrungen.

Aber auch an Maßnahmen der staatlichen Seite. So sollte die landseitige Mission der Afrikanischen Union zur Stabilisierung Somalias AMISOM im Hinblick auf Pirateriebekämpfung besser mit den seeseitigen Aktivitäten wie ATALANTA vernetzt werden.

Meine Damen und Herren,

lassen Sie mich zum nächsten Thema kommen.

Das Schiff des bereits angesprochenen "Fliegenden Holländers" wurde damals allein durch Wind angetrieben.

Heute spielt der Wind weniger in der Schifffahrt, jedoch zunehmend im Bereich der Energieversorgung eine immer gewichtigere Rolle. Diese regenerative Energie wollen wir uns zukünftig zu Nutzen machen.

Die Offshore-Wind-Energie ist derzeit in aller Munde. Der Begriff klingt fast wie ein Zauberwort.

Vielleicht ist er das auch.

Experten erwarten in diesem Bereich ein erhebliches Wachstum.

Von einem geschätzten Umsatz in Höhe von 100 Milliarden Euro bis 2030 und rund 10.000 Arbeitsplätzen können alle maritimen Bereiche profitieren: die Werften, die Zuliefer- und Dienstleistungsunternehmen, die Häfen und Logistikunternehmen. Aber auch die Umwelt wird davon profitieren.

Allein in Deutschland sollen bis zum Jahr 2030 Offshore-Wind-Energie-Anlagen mit einer Leistung von rund 25.000 Megawatt (25 Gigawatt) installiert werden.

Zwischen 600 bis 800 Anlagen sollen pro Jahr in Europa installiert werden.

Diese ehrgeizigen Ziele erfordern ein strategisches Handeln.

Aus diesem Grund habe ich im Dezember letzten Jahres - zusammen mit dem Bundesverkehrs- und dem Bundesumweltministerium - alle Akteure an einen Tisch geholt.

Das Ergebnis kann sich sehen lassen. So sollen u. a.

- Clusteranbindung von Offshore-Windparks eingeführt,
- ein Offshore-Sonderkreditprogramm der KfW-Bankengruppe aufgelegt und
- ein Masterplan Maritime Offshore-Infrastruktur erarbeitet werden.

Mein Hauptziel ist: Dieser frische Wind soll auch die deutschen Werften erreichen, denen immer noch die Aufträge für eine gesunde Auslastung fehlen.

Um unsere sehr ehrgeizigen Ziele der Energieversorgung erreichen zu können, werden viele Spezialschiffe benötigt.

Die deutschen Werften verfügen im Bereich Offshore bereits über große Erfahrungen. Darüber hinaus sind sie technologisch in der Lage, spezielle Anforderungen zu erfüllen.

In den letzten beiden Jahren sind einige interessante Aufträge für den Bau von Errichterschiffen aus Deutschland vergeben worden. Leider kamen deutsche Werften lange nicht zum Zuge.

Umso mehr freue ich mich über den ersten Auftrag für ein Transport- und Installationsschiff von der niederländischen Van-Oord-Gruppe, der kürzlich an die Hamburger Sietas-Werft vergeben wurde.

Diese Bestellung sichert rund 1.000 Arbeitsplätze und umfasst auch die Option für eine zweite Einheit dieses Schiffstyps.

Ich hoffe, dass dieses Hamburger Signal der Startschuss für weitere Aufträge der deutschen Werften ist.

## **Klima- und Umweltschutz**

Meine Damen und Herren,

mit dem Begriff "frischer Wind" verbinde ich auch immer das Thema Klima- und Umweltschutz.

Die Klima- und Umweltschutzvorgaben in der Schifffahrt werden zunehmend strenger. Ein wichtiges Ziel bleibt die Minderung der Luftverschmutzung auf See.

Die Seeschifffahrt ist zwar gemessen an der Transportleistung bereits heute ein besonders energieeffizienter und umweltverträglicher Verkehrsträger.

Sie trägt nur mit einem Anteil von rund 4% des weltweiten CO<sub>2</sub>-Ausstoßes zum Klimawandel bei.

Dennoch muss und will die Seeschifffahrt alle Anstrengungen unternehmen, um auch ihrerseits den Ausstoß an Treibhausgasen zu reduzieren und damit zum Klimaschutz beizutragen.

Die Bundesregierung hat sich im Koalitionsvertrag für den weltweiten Klimaschutz ausgesprochen. Und ich weiß, dass Sie als Reeder ebenso ein vitales Interesse daran haben.

So beteiligt sich Deutschland maßgeblich an den entsprechenden Verhandlungen in der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) sowie innerhalb der UN-Klimarahmenkonvention (UNFCCC).

Wichtig ist vor allem, Standards durchzusetzen, die weltweit gelten. Ziel ist es, Wettbewerbsnachteile zu vermeiden.

Derzeit wird die stufenweise Absenkung des Schwefelgrenzwerts für Schiffstreibstoffe auf 3,5% (ab 2012) und 0,5% (ab 2020) diskutiert.

Inbesondere müssen die empfindlichen Meeresgebiete - vorerst die Nord- und Ostsee - geschützt werden. In diesen Regionen gelten - wie Sie wissen - niedrigere Grenzwerte.

Es gibt Befürchtungen, dass sich durch diese verschärften Bedingungen ab 2015 die Seeschiffahrt verteuern und damit möglicherweise der Kurzstrecken-Seeverkehr auf die Straße verlagern könnte.

Diese Bedenken werden von der Bundesregierung nicht leichtfertig übergangen. Hierzu werden derzeit Studien und Untersuchungen ausgewertet.

Sollten sich die Bedenken bestätigen, müssen selbstverständlich entsprechende Schritte unternommen werden. Entscheidend ist jedoch, dass wir eine internationale der europäischen Regelung vorziehen.

Im Übrigen haben die USA und Kanada den überwiegenden Teil ihrer Küstengewässer als Emissions-Überwachungsgebiete ausweisen lassen. Hier gelten strikte Grenzwerte.

Damit erhalten die Schwefelgrenzwerte in den europäischen SECAs zusätzliche Unterstützung.

Und es geht nicht nur um die Nord- und Ostsee. Die EU-Kommission lässt derzeit in einer Studie prüfen, ob eine Ausweisung von SECAs im Mittelmeer und Schwarzen Meer sinnvoll sein könnte. Auch dafür wird sich Deutschland stark machen.

Als Maritimer Koordinator setze ich mich für eine Lösung ein, die einerseits einen effektiven Umweltschutz gewährleistet und andererseits eine Verlagerung des Kurzstreckenseeverkehrs auf die Straße vermeidet.

Meine Damen und Herren,

lassen Sie mich abschließend noch auf einen Höhepunkt für die maritime Branche in diesem Jahr hinweisen.

Am 27. und 28. Mai 2011 wird die 7. Nationale Maritime Konferenz in Wilhelmshaven stattfinden. Hieran wird neben vielen wichtigen Akteuren auch die Bundeskanzlerin Angela Merkel teilnehmen.

Zu den Schwerpunkten gehören:

- die Meerestechnologie,
- die Offshore-Wind-Energie,
- Klima- und Umweltschutz im Seeverkehr,
- Seeschifffahrt,
- Hafenwirtschaft und Logistik sowie natürlich
- der Schiffbau.

Die Konferenz wird uns wieder die Gelegenheit geben, die Bedeutung der maritimen Wirtschaft sichtbar zu machen.

Vielleicht sehe ich bei dieser Gelegenheit den einen oder anderen von Ihnen wieder.

Jetzt freue ich mich auf Frau Kapitän Ebner. Ich wünsche allen einen angenehmen Abend und anregende Gespräche! Vielen Dank.